



**University of  
Zurich**<sup>UZH</sup>

**Zurich Open Repository and  
Archive**

University of Zurich  
University Library  
Strickhofstrasse 39  
CH-8057 Zurich  
[www.zora.uzh.ch](http://www.zora.uzh.ch)

---

Year: 2016

---

## **Sochi 2014 - a BRIC on the road to perdition**

Gaffney, Christopher ; Wolfe, Sven Daniel

**Abstract:** In this study we undertake an analysis of the major transportation projects developed for the 2014 Sochi Games from a materialist perspective. We seek to uncover the degree to which these projects conform or diverge from a series of primary assumptions regarding mega-event related infrastructure projects in recent host cities. In a first moment, we lay out these assumptions as evidenced in the literature, building a case for why it is likely that Sochi 2014 infrastructure would likely cohere to previous models. Secondly, we examine these assumptions within the context of preparing and hosting the Olympics. We look at the discursive frameworks within which the Russians communicated the necessity of hard infrastructures for the realisation of the Games. In a third moment, we look at the geographic dynamics of the Sochi region impacted by the Olympics, turning to the case study of a road and rail system that linked the coastal Olympic cluster with the mountain cluster. We conclude by linking the development and delivery of superfluous, over-priced, and ineffective transportation infrastructure to the exogenous demands of the IOC that were exacerbated by the conditioning factors of Russia's neo-patrimonial redistributive mechanisms.

Posted at the Zurich Open Repository and Archive, University of Zurich

ZORA URL: <https://doi.org/10.5167/uzh-131533>

Journal Article

Published Version

Originally published at:

Gaffney, Christopher; Wolfe, Sven Daniel (2016). Sochi 2014 - a BRIC on the road to perdition. *Revista ADvir*, 35(1):54-63.

# Expediente

**Revista ADvir - ISSN 1518-3769**

**Sistema CNPq/Capes**

**Latindex** - Sistema regional de información en línea para revistas científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal. Directorio, catálogo e índice.

## **REVISTA ADVIR**

Publicação da Associação  
de Docentes da Universidade do  
Estado do Rio de Janeiro - Asduerj  
Registro ISSN 1518-3769  
Rua São Francisco Xavier, 524,  
1º andar, Bloco D, Sala 1.026, Maracanã  
Rio de Janeiro/RJ - CEP 20550-013  
(21) 2264-9314 / 2334-0060 / 2334-0511  
[www.asduerj.org.br/publicações](http://www.asduerj.org.br/publicações)  
[advir@asduerj.org.br](mailto:advir@asduerj.org.br)

## **DIRETORIA BIÊNIO 2015/2017**

**Presidente:** Lia Rocha

**I Vice-Presidente:** Paulo Alentejano

**II Vice-Presidente:** Guilherme Vargues

**I Secretário:** Luiz Claudio de Santa Maria

**II Secretário:** Felipe Demier

**I Tesoureiro:** Fabio Iorio

**II Tesoureira:** Maria Luiza Tambellini

## **EQUIPE ASDUERJ**

**Assessoria de Comunicação**

**Jornalistas:** Sérgio Franklin e Guilherme Schneider

**Produção e Edição Visual:** Leila Braile

**Tradutores:** Flávio Pires e Rafael Anselmé

**Secretaria**

José Luís de Souza

Mira Caetano

**Apoio**

Zita Alves

**Departamento Jurídico**

Advogado: Gustavo Berner

Estagiária: Vitória Pinheiro

## **DISTRIBUIÇÃO (GRATUITA)**

Aos filiados da Asduerj

Seções Sindicais do Andes-SN

Instituições de Pesquisa e Ensino Superior

Bibliotecas Públicas

## **CONSELHO EDITORIAL**

Décio Rocha (Letras/UERJ)

Deise Mancebo (Psicologia/UERJ)

João Araújo Ribeiro (Engenharia/UERJ)

João Pedro Vieira (Comunicação/UERJ)

Luiz Claudio de Santa Maria (Química/UERJ)

Felipe Demier (Serviço Social/UERJ)

## **CONSELHO CONSULTIVO**

Adriana Facina (História/UFF)

Antonio Celso Pereira (Direito/UERJ)

Bruno Corrêa Meurer (Biologia/USU)

Carlos Alberto Mandarin (Biologia/UERJ)

Cláudia Mônica dos Santos (Serviço Social/UFJF)

Edison da Silva Faria (Arte e Crítica da Arte/UFPA)

Eurico Zimbres (Geologia/UERJ)

Franceline Reynaud (Farmácia/UFRJ)

Francisco Portugal (Psicologia Social/UFRJ)

Gustavo Krause (Literatura/UERJ)

Heliana Conde (História da Psicologia/UERJ)

Jader Benuzzi Martins (Física/UERJ)

José Augusto Quadra (Nefrologia/UERJ)

José Carlos Pinto (Engenharia Química/UFRJ)

Josefina Lanzi de Zeitune (Linguística/UNT/Argentina)

Jussara Cruz de Brito (Saúde do Trabalhador/ENSP)

Lená Medeiros (História/UERJ)

Lilian Nabuco (Comunicação/UERJ)

Luciana Maria Almeida de Freitas (Educação/UFF)

Luiz Sebastião Costa (Engenharia/UERJ)

Luiz Satoru Ochi (Computação/UFF)

Maria Beatriz David (Economia/UERJ)

Miguel Angel de Barrenechea (Educação/UNIRio)

Rose Mary Serra (Serviço Social/UERJ)

Rubens Luiz Rodrigues (Educação/UFJF)

Solange Cadore (Química/UNICAMP)

Wang Shu Hui (Materiais/USP)

Yves Schwartz (Ergologia/UP/França)

## **ORGANIZADOR**

Gilmar Mascarenhas (Geografia/UERJ)

---

Revista Advir / Associação dos Docentes da Universidade do Estado do  
Rio de Janeiro. n. 35 (jul. 2016)- . – Rio de Janeiro: Asduerj, 2016 -

28 cm.

Semestral  
ISSN 1518-3769

Primeira publicação em agosto de 1992. Edições especiais  
Publicadas em dezembro de 2002 e em julho de 1995.  
Anual em 2014.

1. Docência - Periódicos. I. Associação de Docentes da  
Universidade do Estado do Rio de Janeiro

CDD 370.05  
CDU 37(05)

---

# SOCHI 2014: UM B.R.I.C. NA ESTRADA DA PERDIÇÃO

Sochi 2014 - A B.R.I.C. on the Road to Perdition

**Christopher Gaffney**

Departamento de Geografia, Universidade de Zurich

**Daniel Wolfe**

Departamento de Geografia, Universidade de Zurich

## **Resumo:**

Neste estudo, procedemos a uma análise dos principais projetos de transporte desenvolvidos para os Jogos de 2014 em Sochi a partir de uma perspectiva materialista. Procuramos descobrir em que níveis tais projetos se aproximam ou divergem de uma série de pressupostos básicos em relação aos projectos de infra-estrutura verificados em megaeventos promovidos em cidades-sede recentes. Em um primeiro momento, explicitamos esses pressupostos conforme evidenciado na literatura, para argumentar que é provável que a infra-estrutura de Sochi esteja coerente com os modelos anteriores. Em segundo lugar, vamos examinar tais premissas no contexto da preparação e hospedagem dos Jogos Olímpicos 2014. Olhamos para os quadros discursivos a partir dos quais os russos sustentaram a necessidade de pesados projetos de infra-estruturas para a realização dos Jogos. Em um terceiro momento, olhamos para a dinâmica geográfica da região de Sochi impactada pelos Jogos, examinado o sistema rodoviário e ferroviário criado para ligar o cluster olímpico costeiro com o cluster de montanha. Ao correlacionar a realização destes onerosos e ineficazes projetos de transporte com as demandas do COI, verificamos que estes foram superfimencionados devido aos condicionantes promovidos pelos mecanismos redistributivos neo-patrimoniais da Rússia.

**Palavras-chave:** Sochi 2014. Infraestrutura. Regime de acumulação. COI.

## **Abstract:**

In this study we undertake an analysis of the major transportation projects developed for the 2014 Sochi Games from a materialist perspective. We seek to uncover the degree to which these projects conform or diverge from a series of primary assumptions regarding mega-event related infrastructure projects in recent host cities. In a first moment, we lay out these assumptions as evidenced in the literature, building a case for why it is likely that Sochi 2014 infrastructure would likely cohere to previous models. Secondly, we examine these assumptions within the context of preparing and hosting the Olympics. We look at the discursive frameworks within which the Russians communicated the necessity of hard infrastructures for the realisation of the Games. In a third moment, we look at the geographic dynamics of the Sochi region impacted by the Olympics, turning to the case study of a road and rail system that linked the coastal Olympic cluster with the mountain cluster. We conclude by linking the development and delivery of superfluous, over-priced, and ineffective transportation infrastructure to the exogenous demands of the IOC that were exacerbated by the conditioning factors of Russia's neo-patrimonial redistributive mechanisms.

**Keywords** – Sochi 2014, infrastructure, accumulation regime, IOC

## Introdução

Os Jogos Olímpicos de Inverno de Sochi de 2014 foram os mais caros da história do evento, custando USD\$ 51 bilhões. Além de servir de mecanismo de distribuição de riqueza entre as redes oligárquicas, o governo de Putin aproveitou os Jogos de Sochi para consolidar a posição geopolítica da Rússia em vários níveis (REMNICK, 2014; PETERSSON, 2014; ARNOLD e FOXALL, 2014; PERSSON e PETERSSON, 2014). Embora os megaeventos esportivos sempre tenham possuído um papel essencial no tão chamado “poder suave” (soft power), relatos nacionalistas usados nos discursos oficiais coincidem com ação militar na Ucrânia e na Crimeia, que foi anexada à Rússia logo após das cerimônias de encerramento das Olimpíadas.

Embora uma reestruturação geopolítica possa ter sido o legado externo mais duradouro das Olimpíadas de Sochi, a maneira pela qual a realização dos Jogos transformou a dinâmica urbana da região é também preocupante. Mesmo presumindo um custo de corrupção de 50% nas obras (MÜLLER, 2014), as exigências do evento garantiram que dezenas de bilhões de dólares seriam investidos na infraestrutura física, com impactos no meio-ambiente, transporte, turismo e esportes. Os efeitos a longo prazo desses investimentos ainda estão sendo analisados e o que nós propomos aqui é uma análise dos projetos mais caros e visíveis para avaliar os impactos dos Jogos Olímpicos de Inverno de 2014 na infraestrutura e nas condições de vida na região de Sochi.

Neste estudo, analisaremos o projeto articulado rodo-ferroviário desenvolvido para os Jogos de 2014 de Sochi de um ponto de vista materialista. Tentaremos descobrir como estes projetos se aproximam ou se desviam de uma série de premissas básicas em relação aos projetos de infraestrutura para megaeventos efetuados recentemente em outras cidades. Em primeiro lugar, estudamos essas premissas como evidências apresentadas, construindo um estudo de caso para explicar por que é provável que as Olimpíadas de Sochi tenham seguido modelos anteriores. Segundo, examinaremos essas premissas dentro do contexto da preparação e acolhimento dos Jogos Olímpicos. Em terceiro lugar, avaliaremos a dinâmica geográfica da região de Sochi e o impacto que os Jogos lá tiveram, considerando o sistema rodo-ferroviário que liga o conjunto (ou cluster) olímpico do litoral com o da montanha. Concluiremos mostrando a ligação entre a promoção de uma infraestrutura de transporte supérflua, ineficaz e de preço exagerado, e as exigências do COI (Comitê Olímpico Internacional) que foram exacerbados pelos próprios mecanismos neopatrimoniais e de concentração de renda em curso na Rússia.

A abundante literatura sobre o desenvolvimento de infraestrutura olímpica é clara: a associação de projetos de infraestruturas de grandes dimensões com prazos curtos impostos para preparar um megaevento termina ultrapassando em muito o orçamento original (KASSENS-NOOR, 2012a; ZIMBALIST 2015; HORNE e WHANNEL, 2012). Nos últimos 25 anos, o custo médio da Copa do Mundo e das Olimpíadas excedeu em 175% (ZIMBALIST, 2015). Apesar de ser uma tarefa difícil, se separarmos os projetos de infraestrutura das operações específicas dos próprios Jogos, há uma certa tendência de maior inflação do primeiro. Isso acontece porque o COI, que quer limitar seus gastos, financia a maior parte das operações dos Jogos (chama-se os “OCOG” — “Operational Costs of the Olympic Games”, ou seja, “os custos operacionais dos Jogos Olímpicos”). Essas despesas são diferentes dos projetos de infraestrutura urbana cujos custos (tudo que não é incluído nos OCOG) devem ser pagos pelo setor público. As despesas que não fazem parte das OCOG são, contudo, essenciais às operações olímpicas, pois incluem transporte, habitação, segurança e serviços para turistas. Portanto, são restritas aos mesmos prazos que as operações olímpicas, uma condição que aumenta os custos enquanto reduz a transparência e responsabilidade (Alves dos Santos Junior, Gaffney, e Ribeiro 2015).

O desenvolvimento de projetos relacionados aos Jogos Olímpicos acontece no âmbito de um estado de exceção político-jurídico que incentiva um modo de planejamento, contratações e execução muito acelerados (MÜLLER, 2011). O desenvolvimento de autarquias “*ad-hoc*” do governo, geradas para canalizar o dinheiro do tesouro público e sustentar a infraestrutura das novas oportunidades, estende a distância entre o público e a política pública (GUSMÃO DE OLIVEIRA, 2015). Esses procedimentos ocorrem na preexistente economia política da cidade: o prévio “status quo” a condicionar as formas em que o planejamento e os contratos são geridos. Por exemplo, se uma cidade tem uma secretaria de obras públicas incumbida da construção de rodovias, provavelmente a mesma secretaria seria responsável por cumprir tais projetos para as Olimpíadas, mantendo fundos públicos no setor. Por outro lado, se empresas privadas dominam o desenvolvimento da infraestrutura urbana, e então provável que o setor privado se beneficie do aumento de fluxos de capitais nesta área de construção (RODRIGUES, 2015). Obras feitas para os Jogos acontecem, portanto, num quadro que fica modificado pelas condições e exigências especiais do evento, mas que se enquadra nas persistentes dinâmicas do poder urbano pré-existent (BROWNILL, KEIVANI e PEREIRA, 2013). Essa condição generalizada se aplica em todas as cidades-sede, acentuando atributos positivos e negativos no contexto de uma determinada economia política.

Agravando os problemas da construção da cidade olímpica, temos o incentivo à licitação de projetos de infraestrutura enquanto os países estão ainda se candidatando para receber os Jogos. No processo de concorrência para sediar as Olimpíadas, projetos mais baratos tem maior apelo popular, enquanto o COI tem a tendência de favorecer projetos mais extravagantes. Essa tensão existencial se desenrola na paisagem urbana com orçamentos exorbitantes e projetos com um excesso de obras que seriam pouco úteis depois dos Jogos. O abandono e deterioração imediatos da infraestrutura olímpica, assim que os Jogos terminam, é comum (YOUNG, 2015), com os exemplos mais significativos sendo a inserção de corredores de transporte que mudaram permanentemente o tecido urbano, desviando e recondicionando os padrões de tráfego por décadas (KASSENS-NOOR, 2012b). Temos muitos exemplos de várias cidades-sede anteriores que sugerem que as exigências de curto prazo dos jogos geram impactos de longo prazo que tendem a exacerbar um desenvolvimento desigual e aumentar os custos de oportunidade ao longo do tempo.

Nessa conjuntura dinâmica, os gastos públicos dos Jogos Olímpicos funcionam como mecanismos redistributivos nas economias políticas existentes em várias escalas. A necessidade de criar autarquias temporárias para conceber e realizar projetos favorece interesses enraizados que influenciaram o processo de escolha da cidade-sede e a aprovação de projetos futuros. Essas dinâmicas podem ser inseridas no contexto de uma economia política global esportiva onde a FIFA e o COI exercem controle sobre um modelo de negócios para extrair rendas de monopólio das cidades. Nessas cidades, os relacionamentos contratuais com a FIFA e o COI desencadeiam uma série de intervenções políticas, financeiras e físicas que deixam impactos duradouros nas populações que recebem o evento em seus territórios.

### **A economia política russa e os desenvolvimentos em Sochi**

Os negócios na Rússia - sobretudo aqueles do governo - dependem amplamente de contatos pessoais. Essas redes proporcionam oportunidades, acesso a recursos e proteção, tornando



nebulosas as linhas entre a amizade, o patrocínio e a corrupção. Na Rússia, é difícil distinguir precisamente onde a cultura empresarial termina e a criminalidade começa. A troca diária de favores é uma forma aceitável de lidar com os obstáculos burocráticos e com uma prestação de serviços inadequada. Do mesmo modo, a troca de favores políticos e econômicos em escala maior pode influenciar grandes contratos, privilégios executivos ou até cargos no governo. No contexto da distribuição neopatrimonial de contratos financiados pelo governo, os Jogos de Sochi estabeleceram o paradigma dominante em que redes pessoais permeiam o âmbito governamental, nos negócios e na vida privada. Nessa conjuntura existe muita pressão para resistir a transparência institucional ou outros mecanismos de responsabilidade. Embora os métodos de obter contratos sejam sempre questionáveis, no contexto das Olimpíadas de Sochi, eles se aproximaram de um estado puro de opacidade dificultando qualquer fiscalização do evento e fazendo tais tentativas perigosas.

A agenda do planejamento das Olimpíadas de 2014 concebeu a transformação da pacata Sochi, decadente resort da era soviética, numa espécie de Riviera russa, um balneário luxuoso repleto de hotéis deslumbrantes e áreas de lazer para a oligarquia russa e turistas de classe internacional. No litoral leste do Mar Negro, as autoridades construíram agrupamentos de estádios para acolher o Hóquei no gelo, a patinação e as cerimônias de abertura e de encerramento dos Jogos; nas montanhas, a uma distância de 40 quilômetros dali, a partir de um precário esboço de instalação de esqui da era soviética, constuíram uma vasta rede de pistas e serviços de padrão internacional. Este desenvolvimento estimulou a construção de novas cidades nas montanhas com hotéis, lojas, restaurantes, clubes, centros administrativos, estradas e estacionamento. Obras visualmente drásticas, extremamente caras e que tiveram impactos na vida dos moradores, nas configurações urbanas, no transporte regional e na paisagem.

As insondáveis redes entre os setores público e privado que se formaram em torno dos Jogos em Sochi trouxeram grandes mudanças materiais na cidade na região. Contratos de construção massivos foram acordados para as empresas com os melhores contatos, inclusive aquelas que pertenciam aos amigos pessoais do presidente russo. Empréstimos a taxas de juros baixos foram oferecidos para as maiores firmas para construir hotéis e shopping centers, e quando não conseguiram reembolsar o dinheiro, o governo perdoou as dívidas. Um número crescente de subempreiteiros ganhou contratos sem licitação, o que aumentou radicalmente os custos que oneraram ainda mais o poder público. Além de criar uma nova infraestrutura na região, estes projetos redistribuíram a riqueza dos cofres públicos para setores privados. Isso tudo aconteceu com muito pouca transparência.

No contexto de um estado neopatrimonial russo neste princípio do século 21, os Jogos serviram para numerosos fins interligados e foram usados para disseminar uma narrativa nacionalista enfatizando grandes sucessos do estado russo para uma audiência doméstica “de forma a preencher o vazio ideológico criado pelo colapso do comunismo” (ORTTUNG & ZHEMUKHOV, 2014, 176; WOLFE, 2015). O capital simbólico das Olimpíadas permitiu a exploração da fragilidade no controle do setor público para consolidar o poder entre uma elite exclusiva, a fim de estender o poder geopolítico da Rússia nacional e internacionalmente. Os impactos permanentes dessas ações na infraestrutura afetaram incisivamente as vidas e as condições de vida dos habitantes da região.

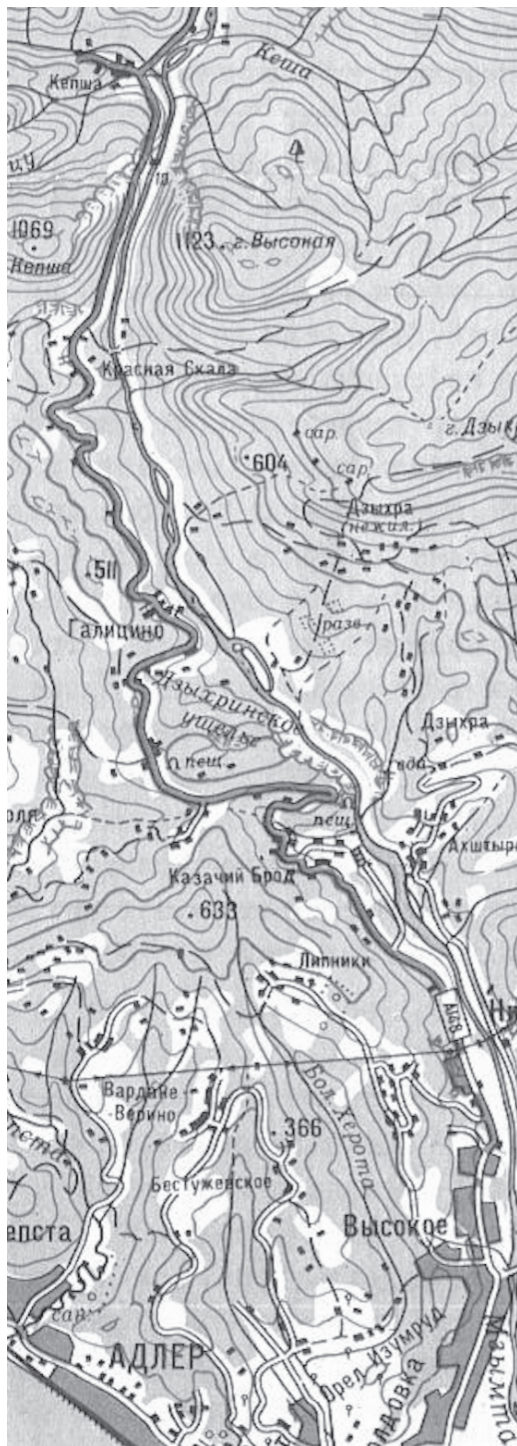
### A estrada mais cara do mundo?

Como parte da proposta para sediar os Jogos de inverno de 2013, o projeto de construção de um sistema rodo-ferroviário ligando a capital costeira com as montanhas foi essencial para o planejamento da infraestrutura da região e para as operações dos Jogos. Mas nada os documentos careciam de conceitos fundamentais para explicar como o projeto seria economicamente viável ou socialmente necessário. Recorreram à linguagem sedutora do conteúdo

visual usados muitas vezes na apresentação de candidaturas para seduzir o COI (GAFFNEY, 2016). Ademais, a economia de escala que seria supostamente gerada pelo turismo nunca se materializou.

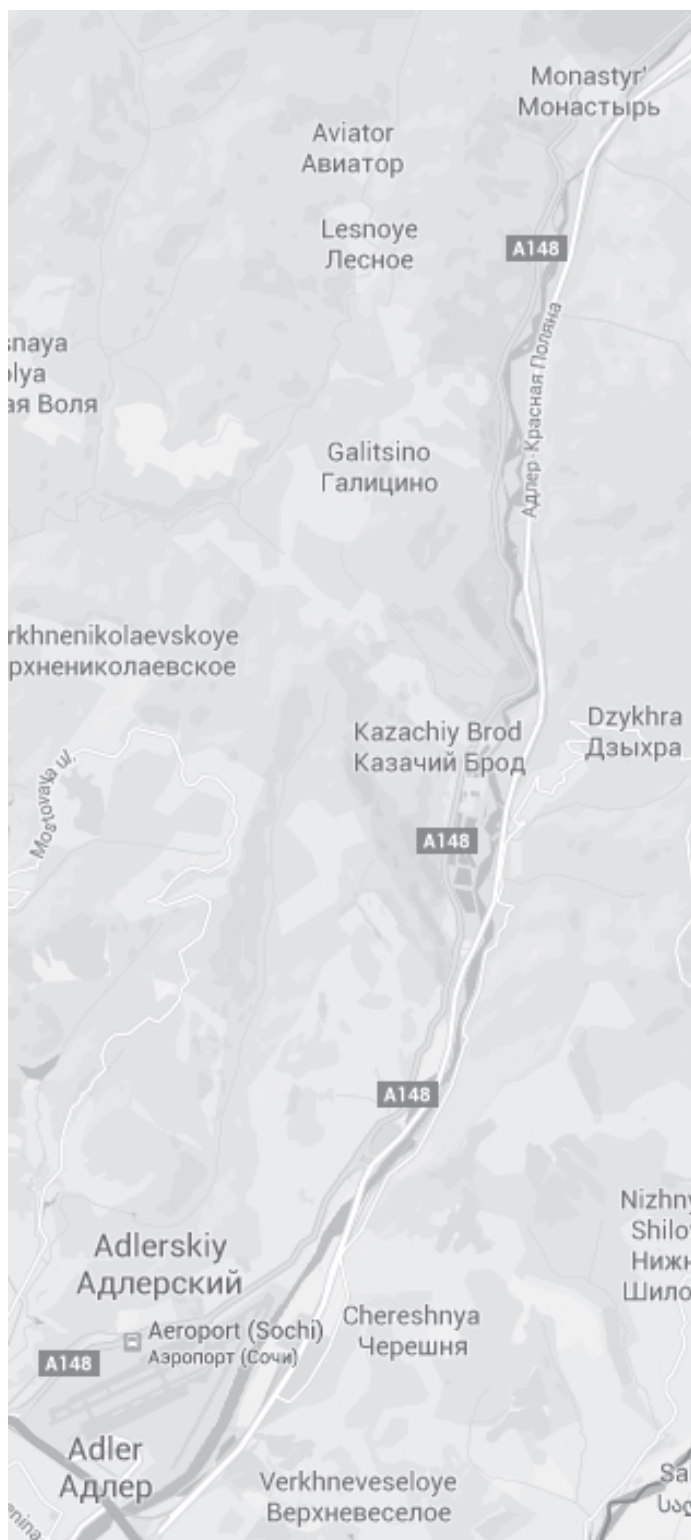
Muito antes dos Jogos, uma estrada ligava a costa a alguns vilarejos remotos nas montanhas. A estrada original era estreita e sinuosa, subindo da margem oeste do rio Mzymta, bordeando apertadamente a montanha até o vilarejo alpino de Krasnaya Polyana. Levava-se até três horas em viagem de ônibus ou talvez duas horas de carro, mas as condições precárias de neve na estrada no inverno impediam qualquer tipo de transporte. Por isso, cidadãos soviéticos costumavam chegar à montanha de helicóptero estatal; atualmente, os únicos helicópteros que voam por lá são privados.

No início da década passada, a velha estrada foi substituída por uma rodovia larga que passava através da montanha numa série de belos túneis decorados com mármore vermelho e preto. A estrada diminuiu o tempo de trânsito de forma significativa afim que fosse possível efetuar a viagem em uma hora de ônibus ou aproximadamente 40 minutos de carro vindo do lado oeste do rio. Aldeões da margem leste do rio Mzymta passaram a ter de dirigir no sentido da costa para finalmente atravessar o rio e chegar à rodovia. Apesar disso, foi um sistema adequado em geral às exigências dos habitantes e turistas e nenhum plano surgiu para expandir sua capacidade.



Mapa de Sochi antes dos Jogos





Mapa do Projeto dos Jogos em Sochi com destaque para as duas estradas

Quando Sochi ganhou o direito de sediar as Olimpíadas, as autoridades revelaram seus planos iniciais para construir uma segunda rodovia nas montanhas, desta vez na margem leste do rio Mzymta. Além disso, conceberam um novo projeto ferroviário ao longo do litoral, ligando o aeroporto e a estação de trem aos resorts de esqui nas montanhas. Esse projeto era sobretudo interessante para os moradores da margem leste do rio e as autoridades divulgaram planos mostrando acessos às autoestradas servindo os seus municípios. Um acesso mais rápido à rodovia reduziria o tempo de deslocamento daquelas comunidades até o centro de Sochi.

Porém, assim que começaram as obras, os residentes da margem leste descobriram que os planos tinham mudado: muitos municípios não teriam acesso à nova autoestrada. Os habitantes expressaram sua frustração várias vezes para líderes políticos, inclusive com manifestações, mas a nova concepção do projeto continuou como uma rodovia sem vias de acesso. A maioria dos projetos e obras para os Jogos foi feito com pouquíssimo diálogo com os habitantes da região. Um morador disse o seguinte: “Disseram-nos que a cidade não tinha grana, mas isso é ridículo. Olha quanto dinheiro eles estão gastando para todo o resto! Já escrevi cartas para o governo federal para forçar [os organizadores] a cumprir suas promessas.” (V.P., *Interview with authors*, 2013).

A construção de muitos túneis e suportes de concreto ao longo do rio foi necessária para realizar a autoestrada e a ferrovia. Mais tarde, respondendo às reclamações dos habitantes a respeito de derrames de espumas químicas encontrados no rio, a empresa WWF Rússia testou a água e determinou que continha 35 vezes mais do que os níveis aceitáveis de derivados de petróleo e 60 vezes mais do que os níveis aceitáveis de fenóis. Este afluxo de resíduos químicos contaminaram os ecossistemas ribeirinhos, matando peixes e plantas antes de atingir o Mar Negro. Pela primeira vez na história, os

moradores evitaram nadar no rio durante o verão. Contudo, turistas que não sabiam da poluição causada pelas obras nas montanhas continuaram suas férias à beira-mar (*ANTI-CORRUPTION FOUNDATION*, 2014).

A autoestrada e a ferrovia foram inauguradas imediatamente pouco antes do princípio das Olimpíadas, mas com um atraso de seis meses. O orçamento original do projeto inteiro era de 4,5 bilhões de dólares e o custo final foi estimado em quase o dobro: 8,7 bilhões. Segundo as mídias, esta seria “a rodovia mais cara do mundo” (COLLINS, 2014; CNN, 2014) com os lucros divididos entre empreiteiros e subempreiteiros com ligações diretas com o presidente russo. Visitantes e residentes ficaram impressionados com a beleza da nova rodovia e a velocidade do serviço ferroviário entre os equipamentos litorâneos da cidade olímpica e os da montanha. Os tempos de deslocamento foram reduzidos de várias horas para apenas 30 minutos, e durante os Jogos o serviço foi frequente, confiável e funcional.

**Foto:** Daniel Wolfe



Construção do Rio Sochi

Mas assim que os Jogos terminaram, tal qual a chama olímpica apagada, tudo perdeu seu brilho. Moradores que residem perto do rio reclamaram que não havia estações servindo os seus municípios, e que a ferrovia simplesmente os ignorava. Foram construídas sete estações na costa, inclusive no aeroporto e a estação central, e também duas estações na área de esqui, mas para as comunidades entre esses pontos, nada. Novamente os residentes da margem leste do rio se encontravam praticamente na mesma situação que antes da construção. Para chegar à rodovia, é preciso dirigir vários quilômetros antes de encontrar uma rua de acesso. Essa descontinuidade relativa que os habitantes vem experimentando é apenas mais um dos problemas gerados pela profunda intervenção material causada pelos Jogos.

As forças motrizes das obras têm suas origens nos requisitos técnicos impostos pelo COI, que estipulam que devem existir pelo menos duas rotas de acesso para os eventos. Isso é especialmente verdade para as cidades que têm distâncias significativas entre os esportes de gelo e os locais dos eventos de esqui alpino como o de Vancouver e Sochi. Em Vancouver, o Sea to Sky Highway Project foi forçado polemicamente durante as preparações para as

Olimpíadas, facilitando acesso entre os clusters de Whistler e Vancouver. De uma forma parecida, em Sochi, as rodovias existentes não eram suficientes para realizar os Jogos. Então, um novo sistema de alta capacidade foi criado de forma acelerada, atropelando processos ambientais e de contratação.

Embora houvesse como negociar o tamanho e o âmbito do projeto com o COI, as autoridades russas aproveitaram a premência e rigidez temporal dos Jogos para alavancar ganhos muito elevados nos processos de planejamento, contratação e construção da autoestrada e da ferrovia. As rotas entre a costa e as montanhas têm agora a capacidade de acolher 20.000 pessoas por hora, enquanto todas as estações de esqui tem capacidade para apenas 30.500 pessoas por dia. O resultado é um sistema rodoviário e ferroviário superdimensionado que não consegue lidar com as demandas internas da região. Após as Olimpíadas, o tráfego ferroviário foi reduzido a somente alguns trens por dia, para atender apenas as necessidades turísticas. No contexto atual de sanções internacionais contra a Rússia e sua economia em contração, há cada vez menos turistas e empregos nas estações de esqui. O sistema está sendo subaproveitado e os governos municipais e regionais de Sochi têm que suportar os custos relacionados à sua manutenção. Isso é mais um gigantesco “elefante branco” inspirado pelas Olimpíadas, já que os pesquisadores não prestaram a devida atenção a tais projetos de infraestrutura (BAUMANN AND MATHESON, 2013).

### **Conclusão**

Os projetos rodo-ferroviários desenvolvidos para os Jogos Olímpicos de Sochi de 2014 assinalam todos os quadros problemáticos da infraestrutura de um megaevento. Houve excessos de construções, com orçamentos subdimensionados e despesas exorbitantes para infraestruturas não essenciais que não proporcionaram nenhum benefício material a longo prazo para residentes ou visitantes. O acesso às montanhas já tinha sido melhorado em 1996, mas o acolhimento das Olimpíadas se interligou problemas habituais: elites do exterior faziam suas exigências da infraestrutura e os interessados locais perceberam oportunidades para extrair mais dinheiro usando os Jogos como uma desculpa.

Essas conclusões são consistentes com pesquisas anteriores pelas formas gerais em que o governo russo usou os megaprojetos para vários motivos. As Olimpíadas de Sochi no geral foram usadas como um mecanismo pelo qual o governo podia distribuir favores, mantendo o controle sobre a oligarquia politicamente inquieta que viu uma redução dos seus poderes com a queda do preço de combustíveis fósseis. Assim, “Megaprojetos servem para manter o regime atual, apesar das suas instituições fracas, enfatizando os sucessos do estado russo de uma forma que enche o vazio ideológico criado pelo colapso do comunismo” (ORTTUNG and ZHEMUKHOV, 2014, 176). Por isso, USD\$ 51 bilhões foi um bom investimento para Putin, sendo apenas 4% do PIB.

Além disso, a Rússia tem aproveitado seus megaprojetos como ferramentas de desenvolvimento regional, alavancando grandes quantidades de dinheiro para grupos dominantes além de abrir novos vetores para o desenvolvimento urbano e consolidar poder político em escala nacional (ORTTUNG and ZHEMUKHOV, 2014,p.177). Porém, ainda que os Jogos de Sochi tenham destacado mundialmente a Rússia como um país capitalista moderno, o grande fracasso em criar infraestrutura adequada, capaz de estimular crescimento econômico regional, deve ser considerado

um sinal da insuficiência de usar os Jogos Olímpicos como catalisador de tais ambições. Pelo contrário, como em geral ocorre nas Olimpíadas, os Jogos de Sochi e a Copa do Mundo de 2018 são altamente eficientes para determinados fins, porém gerando mecanismos radicalmente injustos de redistribuição social da riqueza.

## Referências

ANTI-CORRUPTION FOUNDATION. 2014. “Sochi 2014: Encyclopedia of Spending. The Cost of Olympics Report by the Anti-Corruption Foundation.” <http://sochi.fbkc.info/en/report/>.

ARNOLD, Richard; FOXALL, Andrew. 2014. “Lord of the (Five) Rings: Issues at the 2014 Sochi Winter Olympic Games: Guest Editors’ Introduction.” *Problems of Post-Communism* 61 (1): 3–12.

BAUMANN, Robert; MATHESON, Victor. 2013. “Infrastructure Investments and Mega-Sport Events: Comparing the Experience of Developing and Industrialized Countries.” COLLEGE OF THE HOLY CROSS, DEPARTMENT OF ECONOMICS FACULTY RESEARCH SERIES, PAPER NO. 13-05.

BROWNILL, Sue; KEIVANI, Ramin; PEREIRA, Gisele. 2013. “Olympic Legacies and City Development Strategies in London and Rio; beyond the Carnival Mask?” *International Journal of Urban Sustainable Development* 5 (2): 111–31. doi:10.1080/19463138.2013.840637.

CNN, Ben Wyatt. 2014. “Tunnels and Tarmac: How to Make the ‘World’s Most Expensive Road.’” CNN. February 23. <http://edition.cnn.com/2014/02/23/sport/road-expensive-sochi-2014-winter-games/index.html>.

COLLINS, Ben. 2014. “Russia Could’ve Paved a Cheaper Road in Sochi with Caviar.” *Esquire*. February 7. <http://www.esquire.com/blogs/news/russia-olympics-caviar-road>.

GAFFNEY, Christopher. 2016. “The Brazilian Experience as ‘role Model.’” *Corruption in Sport Initiative*. Transparency International. P. 267-276. LONDON.

GUSMÃO DE OLIVEIRA, Nelma. 2015. *O Poder Dos Jogos E Os Jogos de Poder*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ / ANPUR.

HORNE, John, and Garry Whannel. 2012. *Understanding the Olympics*. Abingdon, Oxon; New York: Routledge.

KASSENS-NOOR, Eva. 2012a e 2012-b. *Planning Olympic Legacies/: Transport Dreams and Urban Realities*. Milton Park, Abingdon, Oxon; New York: Routledge.

MÜLLER, Martin. 2011. “State Dirigisme in Megaprojects: Governing the 2014 Winter Olympics in Sochi.” *Environment and Planning A* 43 (9): 2091–2108. doi:10.1068/a43284.

ORTTUNG, Robert; ZHEMUKHOV, Sufian. 2014. “The 2014 Sochi Olympic Mega-Project and Russia’s Political Economy.” *East European Politics* 30 (1).

PERSSON, Emil; PETERSSON, Bo. 2014. “Political Mythmaking and the 2014 Winter Olympics in Sochi: Olympism and the Russian Great Power Myth.” *East European Politics* 30 (1).



PETERSSON, Bo. 2014. “Still Embodying the Myth? Russia’s Recognition as a Great Power and the Sochi Winter Games.” *Problems of Post-Communism* 61 (1): 30–40.

REMICK, David. 2014. “Patriot Games.” *The New Yorker*, March 3.

RODRIGUES, Juciano. 2015. “Mobilidade Urbana Nos Megaeventos Esportivos: Panorama Crítico Das Ações E Projetos Para a Copa Do Mundo 2014.” In *Brasil: Os Impactos Da Copa Do Mundo 2014 E Das Olimpíadas 2016*, 105–30. Rio de Janeiro: E-papers Serviços Editoriais.

SANTOS, Orlando Alves dos, Junior; GAFFNEY, Christopher; RIBEIRO, Luiz César de Queiroz, eds. 2015. *Brasil: Os Impactos Da Copa Do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: Letra Capital Editora.

WOLFE, Sven Daniel. 2015. “A Silver Medal Project: The Partial Success of Russia’s Soft Power in Sochi 2014.” *Annals of Leisure Research*, December, 1–16. doi:10.1080/11745398.2015.1122534.

YOUNG, James. 2015. “After the World Cup, Stadiums Predictably Leaving White-Elephant Legacies.” *Sports Illustrated*. <http://www.si.com/planet-futbol/2015/02/02/world-cup-stadiums-brazil-south-africa-fifa-white-elephants>.

ZIMBALIST, Andrew S. 2015. *Circus Maximus: The Economic Gamble behind Hosting the Olympics and the World Cup*. Washington, D.C: Brookings Institution Press.

**Recebido em junho de 2016. Aprovado em julho de 2016.**